Catherine Dhem
Ministère de la Région wallonne
Direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Patrimoine
Division de l'Aménagement et de l'Urbanisme
Attachée

Corinne Evangelista
Ministère de la Région wallonne
Direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Patrimoine
Division du Logement
Attachée

90-98

La gare de Hombourg, une réaffectation réussie
La ligne 38, un dossier kafkaïen... de dimension européenne !

Par une belle journée d'arrière-saison, la famille enfourche ses bécanes à la découverte du RAVeL entre Thimister-Clermont et Hombourg. Des paysages impressionnants d'authenticité, de douceur et de plénitude.

La gare de Hombourg dans son environnement paysager, prise du Schaesberg
Photo F. Dor, © MRW

La colline du Schaesberg sert de repère au village de Hombourg (Plombières). Plissée par les sentes des troupeaux et parcourue de haies vives et taillées, elle domine le quartier de la gare dont le volume clair est masqué par l'ancien hôtel-restaurant Tychon-Bolsée. En contrebas, l'habitat s'étire le long de la Gulp. Des arbres isolés ou en alignement révèlent la présence de la rivière. Les saules têtards résultent de la taille spécifique opérée pour valoriser le bois. Leur silhouette abstraite offre un refuge à la biodiversité.
Photo F. Dor, © MRW

Une valeur paysagère reconnue

De Thimister-Clermont à Aubel, le RAVeL[01] traverse la cuvette du Pays de Herve, une dépression parcourue d'ondulations et limitée par des coteaux assez marqués. Le bocage est omniprésent, avec un habitat dispersé au milieu d'herbages et de vergers de hautes tiges cernés de haies. Ce paysage traditionnel, remarquable à l'échelle de la Wallonie, mériterait une attention soutenue de la part des aménageurs et urbanistes.[02]
Après un arrêt prolongé à Aubel, les vélos nous conduisent dans un autre terroir rural, mieux préservé, celui formé par la vallée de la Gulp. Les prairies y occupent la majorité de l'espace agricole. L'habitat également dispersé est relié par de nombreux chemins creux bordés de haies. Quelques labours persistent encore dans la vallée. Continuant sur sa lancée, le RAVeL adopte un tracé sinueux et ménage un large point de vue sur la gare de Hombourg en contrebas de la colline du Schaesberg reconnaissable à sa croix immaculée. Encore quelques coups de pédales... Brusquement, le charme est rompu !
Le RAVeL quitte sa trajectoire, se perd dans un sentier abrupt et inconfortable, débouchant sur une route campagnarde fréquentée, bordée par le moulin Carnipor et son charroi démesuré...
La signalisation indique aux cyclistes de prendre la route vers le village de Hombourg. Sa forte déclivité fait frémir. La famille se concerte : on ne peut aller dans cette direction car le trajet de retour nous attend !
Un panneau publicitaire nous invite à visiter la brasserie-restaurant de «La Gare». On monte sur nos vélos et au bout du chemin pentu et pavé, c'est la découverte !

La renaissance d'un patrimoine ferroviaire

Avec sa nouvelle affectation, la gare de Hombourg peut voir l'avenir sous de bons auspices. Ses nouveaux propriétaires, M. et Mme Degée, l'ont réaménagée avec beaucoup de respect et de goût. Randonneurs, cyclistes et amoureux de la région des Trois Frontières s'y retrouvent pour profiter de la quiétude du lieu.
Rafraîchie par une couleur claire, la gare est caractéristique du plan type de 1881 appliqué par l'État belge.[03] Construite en brique sur un socle en calcaire, elle comporte trois parties. Le volume central sous bâtière abritait jadis les bureaux au rez-de-chaussée et les chambres à l'étage. À gauche, l'aile basse à toiture plate était dévolue à la famille du chef de gare : elle comprenait cuisine, salle à manger et petit salon. À droite, l'aile basse sous bâtière donnait accès aux guichets, ainsi qu'aux salles d'attente distinctes des 2e et 3e classes. Le rythme régulier des fenêtres cintrées au rez-de-chaussée et bombées à l'étage, les jeux de

01
RAVeL pour Réseau autonome de voies lentes. Voir le site : http://ravel.wallonie.be

02
Les spécialistes de la Conférence permanente du Développement territorial consacrent d'ailleurs le premier tome de leur *Atlas des Paysages de Wallonie* à cette région. Pour la cuvette du Pays de Herve, ils recommandent la définition d'un périmètre patrimonial d'initiative régionale et l'application de strictes mesures de protection. Pour chaque aire paysagère étudiée, ils définissent les enjeux et les objectifs paysagers à atteindre et proposent des pistes d'action tant au niveau régional que communal. Voir à ce propos : M.-F. GODART & J. TELLER (sous la direction), *Atlas des Paysages de Wallonie*, t. 1 : *L'Entre-Vesdre-et-Meuse*, CPDT, Namur, 2007.

03
À propos des typologies de gares, voir l'excellent ouvrage de H. DE BOT, *Architecture des gares en Belgique*, t. 1 : *1835-1914*, éd. Brepols, Turnhout, 2002, p. 75-80.

De la gare à… La Gare

John Degée est originaire de Hombourg. Mireille, son épouse, provient de Lontzen. La même passion de la rénovation des vieux bâtiments les habite. Le rythme de croisière de ces habitants des Trois Frontières ? À peu près un chantier tous les deux ans. Le dernier en date : la reconversion pour le moins originale de l'ancienne gare de Hombourg. Une vraie réussite. Interview par Corinne Evangelista.

John est ingénieur de formation. Mais il est surtout polyvalent. Faire travailler de concert la tête et les mains, c'est son dada. C'est pourquoi, après avoir travaillé dix ans en entreprise, il se lance en tant qu'indépendant dans le domaine de la gravure, puis de la pierre bleue. Il se spécialise également dans les cuisines et salles de bains. En 2002, il entreprend d'aménager une ancienne ferme, qui abritera alors le commerce de marbrerie dont il deviendra le propriétaire à Sippenaeken, et ce, après avoir conçu lui-même sa propre demeure familiale. «Ce dont je rêve la nuit, je le mets en œuvre dès le saut du lit», sourit John. Et il poursuit : «Chaque matin, j'empruntais la ligne 38 à vélo pour aller travailler. Et quand je voyais la gare de Hombourg, je ne pouvais m'empêcher de m'imaginer qu'un jour elle m'appartiendrait ! Désertée en 1957, abandonnée pendant 25 ans, elle appartenait alors à Walter Ley qui avait investi le site depuis 1983. Ce passionné de matériel roulant voulait transformer la gare en musée de la ligne 38. Il voulait aussi relancer le tourisme ferroviaire. Il avait d'ailleurs racheté les wagons et fait poser les rails que vous pouvez voir à l'extérieur.»
Et le 1er août 2006, le rêve devient réalité. Les époux s'offrent l'ancienne gare de Hombourg. John et Mireille deviennent dès lors propriétaires du bâtiment, du quai qui le jouxte mais aussi d'une immense prairie située en contre-haut. Ils achètent par la même occasion l'hôtel situé en face de la gare. Ils retroussent leurs manches et, au bout de neuf mois, leur quatrième bébé voit le jour : une brasserie-restaurant qui répond au nom de «La Gare», tout simplement. Mireille précise: «Notre optique, dès le départ, a été de maintenir une ambiance paisible, de conserver l'esprit qui régnait ici il y a 50 ans. La salle des guichets ainsi que celles des troisième et seconde classes ont conservé leur implantation. Les anciens guichets en bois ont été conservés et ont été transformés en espace de rangement derrière le bar, les murs de brique ont été chaulés tandis que les murs lisses ont reçu

du papier peint. Tout cela dans des tons de beige et de noir. Nous avons tout fait de nos propres mains. Mais nous avons toutefois eu recours aux services d'une décoratrice d'intérieur hollandaise, Corina Tekerec, pour le «relooking» de la salle de bar qui à l'origine hébergeait les bureaux de la gare et de la poste, ainsi que des toilettes».
La brasserie remporte à l'heure actuelle un vif succès auprès des autochtones mais aussi et surtout auprès des touristes : «Effectivement !», souligne Mireille. «Neuf clients sur dix sont des Hollandais et des Allemands. Notre clientèle est composée de touristes d'un jour qui viennent se promener dans notre magnifique région, mais aussi de vacanciers qui séjournent dans l'un des nombreux gîtes que compte Hombourg. Pour l'instant, nous sommes essentiellement connus en tant que brasserie et salle de réception pour les événements familiaux ou encore les animations à quai. Vous constaterez d'ailleurs que nous avons transformé ce dernier en terrasse couverte par une verrière tout en respectant l'esprit des chemins de fer belges. On peut pourtant venir déguster chez nous «la cuisine du terroir à l'ancienne». Notre cuistot est un Allemand qui habite La Calamine. Nous voudrions également nous tourner vers la gastronomie. Mais procédons *step by step* !»
Oui, car ce couple de Hombourgeois a encore des idées plein la tête. «Nous planchons pour l'instant sur la mise en œuvre de projets destinés à «survivre» en hiver. Pourquoi pas des week-ends combinés ? Mais pour que ce projet et d'autres puissent voir le jour, il faudrait tout d'abord que le RAVeL puisse être prolongé. Il n'y a rien de pire que des projets à l'arrêt !»
En attendant que le dossier se débloque, la famille Degée remet l'ouvrage sur le métier : «Nous rénovons en ce moment l'ancien hôtel désaffecté que nous avons également acheté et qui se situe en face de la gare. Nous souhaitons le transformer en gîtes. Nous pensons être prêts d'ici le mois de juin. On y trouvera des chambres aux couleurs paisibles. Au total, une dizaine de chambres seront mises à la disposition des vacanciers. Et nous comptons également aménager un spa avec jacuzzi dans les caves.»
Tout est fin prêt aujourd'hui pour relancer le tourisme ferroviaire dans le Pays de Herve… si ce n'est la voie vers Montzen.

Informations complémentaires :
www.lagarehombourg.be

<< La première pièce de la brasserie-restaurant de «La Gare» occupe l'intérieur des bureaux. Le bar est installé devant les guichets. L'architecte d'intérieur, Corina Tekerec, en a conçu l'aménagement. Les autres pièces sont modulables en fonction des circonstances. Derrière les guichets se déploie la grande salle d'attente de 3e classe avec le poêle portant le sigle des chemins de fer belges. La salle suivante était réservée aux voyageurs de 2e classe.
Photo F. Dor, © MRW

< Le bar de «La Gare».
Photo F. Dor, © MRW

p. 94 :
Le quai de la gare de Hombourg aménagé en terrasse. Du matériel roulant est entreposé par Walter Ley sur la voie qu'il a posée en 1997. Ce matériel est aujourd'hui en très mauvais état. Certaines pièces mériteraient d'être restaurées méticuleusement. Cette vue permet d'imaginer comment serait le RAVeL en gare de Hombourg s'il était poursuivi vers Plombières.
Photo F. Dor, © MRW

p. 95, en haut :
La gare de Hombourg est typique du plan élaboré en 1881 par l'État belge : trois volumes distincts en brique décorés de frises de brique et de corniches festonnées.
Photo F. Dor, © MRW

p. 95, en bas :
Un des deux autorails qui a effectué l'aller-retour entre la gare de Hombourg et Gemmenich en passant par le viaduc de Moresnet
Collection Walter Ley

frises de brique et les corniches festonnées font toute la valeur de ce bâtiment.
Côté quai, l'ancien propriétaire, Walter Ley, a replacé une marquise «à l'identique» en galvanisé. Une agréable terrasse y trouve aujourd'hui place.

Le couple Degée a également acquis l'ancien hôtel-restaurant Tychon-Bolsée en face de la gare. Dans l'annexe, l'aménagement d'une maison de vacances pour 8 personnes se termine et la restauration du petit hôtel s'ensuivra, prémices d'un pôle de développement touristique sur le site.

La ligne 38 : de sa création à sa reconversion en RAVeL

La ligne 38 entre Chênée et Plombières[04] n'a pas été simple à réaliser. Elle s'est constituée par tronçons, en un peu plus d'une vingtaine d'années.[05] C'est le 2 octobre 1895 qu'est inaugurée la gare de Hombourg. L'État exploite la section Battice-Bleyberg (Plombières), comme la plupart des lignes moins rentables. Et comme l'indique bien Albert Stassen, le site minier de Plombières[06] devient rapidement un nœud ferroviaire des plus complexes lui assurant des liaisons vers Aachen et Welkenraedt (ligne 39), La Calamine (ligne 39 B), Anvers-Visé et l'Allemagne (ligne 24).
La gare de Hombourg cesse ses activités commerciales en 1952 mais reste un point d'arrêt. Le dernier train de voyageurs passe en 1957 et de marchandises, en 1962. La dépose des voies a lieu en 1989, à l'exception de la voie en gare de Hombourg.

L'ancienne ligne 38 a été reconvertie en RAVeL jusqu'à Hombourg[07] en 1989. L'option choisie est celle d'un aménagement simple en cendrée[08] à la demande notamment de la Jeune chambre économique du Pays de Herve, pour être utilisable également par les cavaliers et les attelages. Certains ouvrages d'art ont été reconstruits, d'autres ont été restaurés. Mais pourquoi donc le RAVeL n'a-t-il pas été poursuivi jusqu'à Plombières ?

Hombourg et sa voie ferrée, du surréalisme à la belge

La gare est acquise en 1983 par Walter Ley, collectionneur de matériel ferroviaire, avec le souhait de la transformer en musée de la ligne 38. En 1997[09], il fait placer à ses propres frais une nouvelle voie, homologuée par la SNCB en 2000 (?)[10], entre la gare de Hombourg et la voie accessoire menant à la gare de Montzen sur la ligne 24, et ce, sur un peu plus de 1 km 300. Son objectif est d'utiliser cette ligne pour du tourisme ferroviaire.
Les 23 et 24 septembre 2000, des voyageurs ont pu embarquer sur deux autorails affrétés par l'Office du Tourisme de la Commune de Plombières, pour un aller-retour vers Gemmenich. Le bulletin de l'asbl Chemins du rail[11] titrait à l'époque «La passion peut soulever des montagnes… Ou un exemple à suivre par les démotivés que nous sommes parfois !» Ainsi en était-il à l'époque. Mais le vent a tourné depuis…

Walter Ley n'a jamais obtenu de la SNCB le titre de propriété de l'assiette de la voie. Tout au plus a-t-il obtenu un contrat de location pendant 18 ans pour une partie de l'assiette. Par la suite, la SNCB lui a proposé un contrat d'occupation à titre précaire et révocable, contrat que Walter Ley n'a pas honoré, compte tenu des investissements importants demandés. Une procédure judiciaire est en cours.

Depuis 2003, le dossier est totalement gelé…

04
Je tiens tout particulièrement à remercier d'une part Monsieur Michel Van der Meerschen qui aura été mon mentor pour cet article et, d'autre part, Madame Yasmina Mercier et Monsieur Gilbert Perrin de l'asbl «Chemins du rail» pour leur aide efficace et leurs conseils avisés. Cette association abrite un riche centre de documentation accessible aux amateurs d'histoire ferroviaire et aux aménageurs de voies vertes (tél. 081/65 75 96 - info@cheminsdurail.be). Voir le site : www.cheminsdurail.be

05
D. FUNKEN & G. LEJEUNE, *La ligne 38*, Battice, 2006. G. HENRARD, La ligne 38. *En train à travers les Plateaux de Herve*, Dison, 2003. A. STASSEN, *Les nœuds ferroviaires des Trois Frontières – Un réseau ferroviaire des plus denses*, Plombières, 2000.

06
Des gisements importants de zinc et de plomb ont été exploités dans la région de Plombières, où se trouvait la concession minière de la Vieille Montagne. Des paysages naturels rares, des haldes calaminaires, s'y rencontrent aujourd'hui. Voir à ce propos le système d'informations sur la biodiversité en Wallonie et l'Inventaire des Sites de grand intérêt biologique : http://biodiversite.wallonie.be/cgi/sibw.sgib.form.pl?SGIBCODE=354

07
Michel Van der Meerschen en retrace l'histoire tumul-

La gare est acquise en 1983 par Walter Ley, collectionneur de matériel ferroviaire, avec le souhait de la transformer en musée de la ligne 38.

tueuse dans son article «Le RAVeL, mise en perspective d'un chaînon essentiel du développement durable en Wallonie», paru dans *Les Cahiers de l'Urbanisme,* 66, 2007, p. 94-96.

08
Un revêtement en tarmac a été préféré dans la section du RAVeL entre Chênée et Soumagne.

09
Au milieu des années 1990, un accord était intervenu entre Walter Ley et la Région wallonne (DGATLP et MET) pour que le RAVeL et le projet de raccordement ferroviaire puissent coexister, la condition étant que Walter Ley réalise une piste engravillonnée et sécurisée au droit de la tranchée, et ce parallèlement aux voies posées sur la ligne, ce qu'il fit d'ailleurs.
En 1997, la SNCB et la Région wallonne signent un accord-cadre permettant à la SNCB de conclure avec le MET, pour chaque ligne, un bail d'une durée de 99 ans.

10
Cette voie est posée par des professionnels de la SNCB, sous la conduite de Mathieu Lenaerts (Infrabel).

11
B. WYZEN, dans *Bulletin bimestriel de l'asbl Chemins du rail,* 21, 20/11/2000, p. 4.

12
J'ai eu la chance de rencontrer des personnes soucieuses de m'aider dans cette quête difficile, qu'elles en soient ici remerciées : Madame Bénédicte Mathy de la Direction des Routes de Verviers (MET), Messieurs Jean-Serge Balthasart, Dominique Debatty, Alain Guillot-Pingue et Luc Maréchal (MRW/DGATLP), Messieurs Mathieu Lenaerts, Jean-Louis Lépine et Gérard Verstraelen d'Infrabel, Monsieur Philippe Hacon de la Direction Patrimoine de SNCB Holding, Messieurs Bernard Perin et Philippe Pignolet du Commissariat général au Tourisme, Monsieur Thierry Wimmer, bourgmestre de Plombières, Monsieur Didier Bonni de l'Agence de développement local dont fait partie la Commune de Plombières, Madame Bélinda Dessoy d'INTERREG IV A Grande Région, Madame Christina Jors d'INTERREG IV A Euregio Meuse-Rhin, Monsieur Joseph Maraite, bourgmestre de Burg-Reuland, Monsieur Walter Ley, Monsieur Albert Stassen, président du Syndicat d'initiative des Trois Frontières et du S. I. Hombourg.

13
Le Commissariat général au Tourisme accompagne des associations dans leur projet de tourisme

Perspectives d'avenir pour un renouveau de la ligne 38

Après rencontres et discussions avec les gestionnaires du site[12], c'est clairement la voie ferrée de Walter Ley qui a entraîné le blocage complet du dossier.
Deux solutions se présentent aujourd'hui pour sortir de l'impasse.

Rachat de la voie de Walter Ley par un exploitant ferroviaire belge ou étranger, avec cohabitation du RAVeL

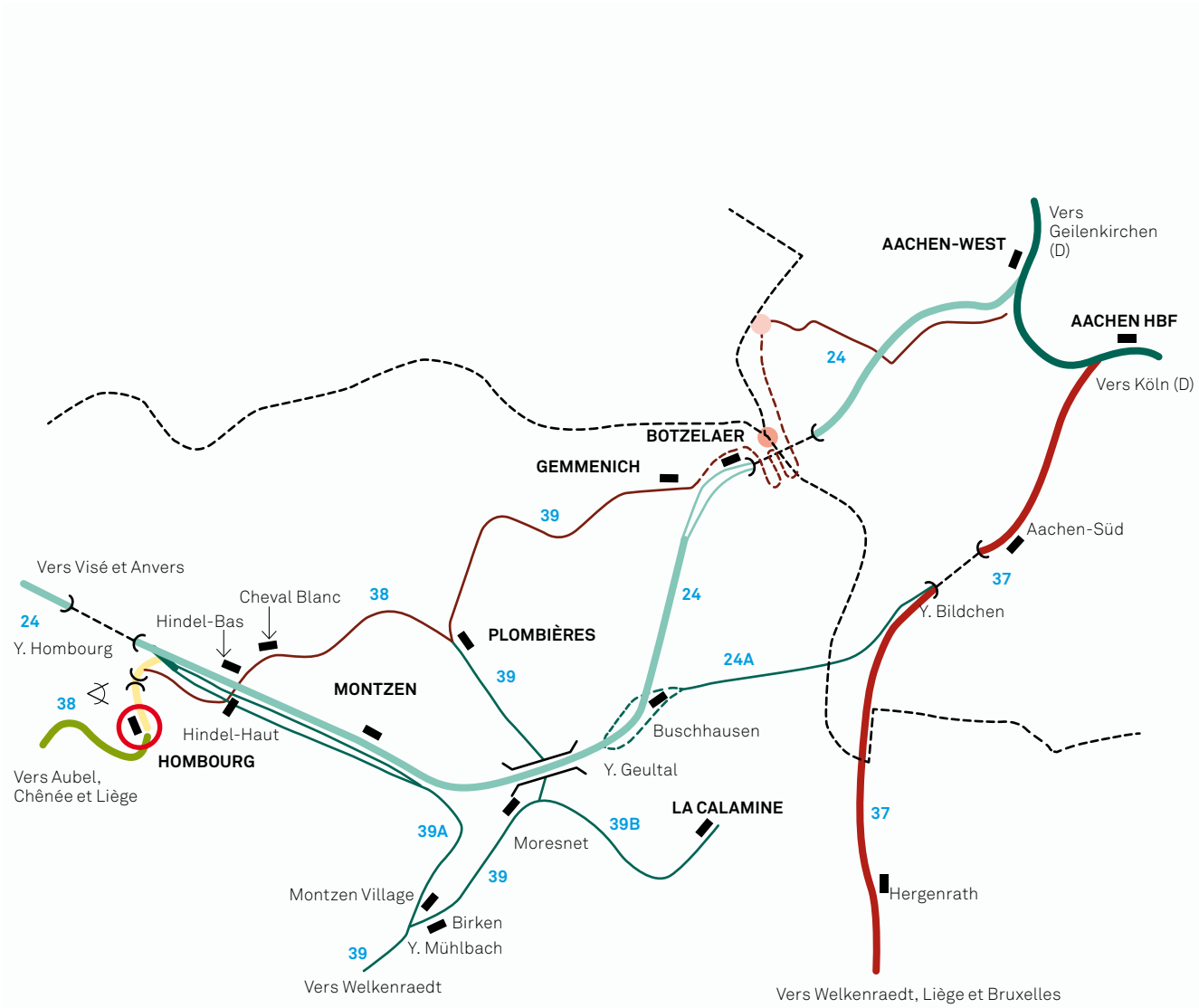
Vu l'investissement nécessaire, Walter Ley ne pourra plus seul mettre sur pied un projet réaliste de tourisme ferroviaire.[13] Il devra «dénicher» un repreneur belge ou étranger habilité à accéder aux réseaux ferroviaires allemand et hollandais, à moins qu'on ne se contente d'utiliser le réseau belge avec un passage sur le viaduc de Moresnet. Tout nouveau projet nécessitera obligatoirement un raccordement touristique pour lequel devra se porter garant la Région wallonne, la Communauté française ou la Province de Liège.

Compte tenu des directives européennes régissant les conditions d'accès au réseau ferroviaire d'un pays membre de l'Union européenne, seule une entreprise ferroviaire remplissant les exigences sévères et onéreuses suivantes pourra circuler sur le réseau belge[14] :
— disposer d'une licence ferroviaire attestant que l'entreprise ferroviaire présente toutes les garanties en matière financière et en matière de responsabilité civile. Cette licence est valable dans tous les pays européens ;
— disposer de matériel roulant homologué.[15] Les locomotives, wagons et voitures de voyageurs doivent être vérifiés et subir des tests spécifiques ;
— disposer de personnel de sécurité homologué. Toute activité touristique requiert des conducteurs et des accompagnateurs de train homologués ;
— disposer d'un certificat de sécurité prouvant le respect des règles et normes de sécurité applicables en Belgique ;
— avoir conclu un contrat d'utilisation de l'infrastructure avec le gestionnaire d'infrastructure, Infrabel.

À toutes ces conditions draconiennes et sélectives, s'ajoutent d'autres obligations. L'entrepreneur ferroviaire potentiel devra s'acquitter d'une location en bonne et due forme de l'assiette de la voie à la SNCB Holding, entre la gare de Hombourg et la voie accessoire de Montzen. L'achat de cette même portion de ligne lui donnerait les coudées franches. Pour toute sortie de matériel ferroviaire sur le réseau belge, l'entrepreneur devra s'acquitter de droits d'utilisation de créneaux horaires à Infrabel. Ce n'est que sous ces conditions, et sans doute d'autres, qu'Infrabel daignerait prendre en considération ce projet de tourisme ferroviaire et qu'il reverrait son nouveau plan directeur de la ligne 24 – qui sera à terme électrifiée entre la gare de Montzen et Aachen – et de la gare de Montzen où il est prévu de ne conserver qu'une partie de la voie

Le nœud ferroviaire de Montzen et le projet de RAVeL transfrontalier
Carte C. Dhem, © MRW. D'après A. BOVY, *Genèse de la Ligne 24*, t. 1 : *1830-1918*, s.l., 1998, p. 174, fig. 123 (erratum)

- Point de vue
- Limites des Trois Frontières
- Gare de Hombourg
- RAVeL entre Chênée et Hombourg
- Voie ferrée de Walter Ley
- Ligne 24 – convois de marchandises
- Ligne 37 – Bruxelles-Köln
- Projet de RAVeL transfrontalier
- Trois Bornes des Trois Frontières
- Vaalser Quartier (Allemagne)
- Autres voies de chemin de fer désaffectées



accessoire[16] menant à la voie ferrée de Walter Ley… Le plan directeur sera opérationnel fin 2008 !

Dans ces conditions, une cohabitation avec le RAVeL pourrait être imaginée. Madame Mathy (MET-Verviers) relève qu'elle entraînera inévitablement des suppléments budgétaires. Elle nécessiterait également une consertation sur la sécurité avec Infrabel.

Ce projet intégré auquel viennent s'ajouter le restaurant et les gîtes de la gare de Hombourg est à défendre prioritairement auprès de la SNCB Holding. La majorité des intervenants du site contactés en sont conscients.

Poursuite du RAVeL à l'emplacement de la voie de Walter Ley

L'autre solution envisage le démantèlement pur et simple de la voie ferrée posée par Walter Ley. Son matériel ferroviaire pourrait être déplacé de la voie principale vers les voies secondaires situées en gare de Hombourg. Une façon élégante de mettre de côté le projet de tourisme ferroviaire.
Une fois place faite, le seul obstacle est levé. La poursuite du RAVeL peut alors être envisagée. Mais sous quelle forme ?

L'analyse approfondie du nœud ferroviaire de Montzen-Plombières montre combien cette région a toujours basé son économie sur le territoire des Trois Frontières. Ce serait une courte vue de limiter le prolongement du RAVeL à Plombières.

Gilbert Perrin de l'asbl Chemins du rail le confirme : «La prolongation du RAVeL de la ligne 38 est à envisager dans sa dimension européenne, en englobant la ligne 39 vers Gemmenich, les Trois Frontières et l'Allemagne. Liège – Aachen à vélo, ce serait possible ! Mais pour y arriver, tous les acteurs doivent unir leurs forces.» Gilbert Perrin a ensuite effectué une estimation rapide : une quinzaine de kilomètres de RAVeL à aménager, le déferrement de la voie à hauteur de Hombourg, la réalisation de quelques ouvrages d'art (une passerelle à Hombourg à hauteur du moulin Carnipor, un passage supérieur à recréer à hauteur de Plombières, une rampe ou une passerelle vers la ligne 39), l'aménagement d'une piste cyclable sécurisée le long de la RN 608 entre le pont de Hindel et la rue du Cheval Blanc, la création d'un tracé sinueux à hauteur du tunnel de Botzelaer pour gravir avec des pentes acceptables le Preusswald jusqu'aux Trois Bornes et rejoindre le Vaalser Quartier en Allemagne[17], point de jonction vers une voie cyclable existante conduisant à Aachen. Un projet réaliste et faisable à étaler sur cinq années.

Le bourgmestre de la commune de Plombières, Thierry Wimmer, est fort intéressé par la démarche d'autant que la commune est en train de préparer son Plan communal de Développement rural (PCDR) et qu'elle compte y inclure l'aménagement de la ligne 38 entre le pont de Hindel et Plombières, et par la suite la réalisation de voies cyclables inter-villages, une piste cyclable permettant aux habitants de rejoindre la gare de Welkenraedt, etc.
Selon Gilbert Perrin, la commune de Plombières pourrait inscrire l'achèvement de la ligne 38 et la ligne 39 dans une démarche de pré-RAVeL.[18] La DGATLP se chargerait de préparer l'étude foncière et le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports pourrait, sous certaines conditions, assurer la réalisation des ouvrages d'art.

Ce projet pourrait bénéficier du fond européen FEDER, en l'occurrence INTERREG IV A[19] Grande Région, puisque l'Arrondissement de Verviers est éligible. Dans le cadre de l'Objectif coopération territoriale européenne 2007-2013, des appels à projets ont été lancés. Les prochaines dates limite de dépôt officiel des dossiers de demande de concours FEDER sont les 7 juillet et 13 octobre 2008.

Le temps presse donc. La Région wallonne et le Cabinet du ministre en charge du RAVeL, Michel Daerden, la Commune de Plombières et le Kreis Aachen doivent rapidement se mettre autour de la table pour discuter de cette liaison européenne. Liaison, qui pourrait d'ailleurs être interconnectée avec la Vennbahn[20] et le projet INTERREG IV A Euregio Meuse Rhin du RAVeL wallonno-grand-ducal, car l'Arrondissement de Verviers a la chance d'être éligible sur les deux programmes transfrontaliers…

La région des Trois Frontières possède de nombreux atouts, elle est un creuset d'initiatives privées qui n'attendent qu'à être soutenues. Elle mérite qu'on défende un projet d'ampleur européenne. Qui vivra, verra…

«Ce projet de RAVeL transfrontalier, c'est un trésor qui dort… Il faut relancer la machine !» – Gilbert Perrin, Chemin du rail asbl

ferroviaire. Moyennant le dépôt d'un dossier, des subventions peuvent être accordées. Voir la législation en vigueur et les aides disponibles sur le site : http://commissariat.tourisme.wallonie.be
Par ailleurs, Walter Ley tente actuellement de mettre sur pied un groupement pour l'exploitation de la ligne 38.

14
Voir le site d'Infrabel : www.infrabel.be et celui de l'accès au réseau www.railaccess.be. L'ensemble des informations nécessaires aux entreprises ferroviaires qui souhaitent utiliser l'infrastructure ferroviaire belge sont reprises dans le Document de référence du réseau (DRR 2008 et 2009).

15
Walter Ley est co-propriétaire de l'autorail 4602 avec l'association Patrimoine ferroviaire touristique (PFT).

16
Cette partie de la voie accessoire sera utilisée à des fins de cul-de-sac de manœuvre. L'autre partie du tronçon a subi récemment un éboulement. Infrabel ne prévoit pas d'investir dans les travaux de stabilisation du talus, à moins qu'un entrepreneur ferroviaire exploite la voie ferrée de Walter Ley et décide de participer aux frais.

17
Voir le site du Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen : www.radroutenplaner.nrw.de

18
Cette solution peut être intéressante pour des lignes d'intérêt local ou pour des sections de grands itinéraires qui ne sont pas encore inscrits dans les priorités du RAVeL. L'asbl Chemins du rail met à la disposition des communes un document intéressant, «Pré-RAVeL, mode d'emploi».

19
Plus de renseignements sur http://www.wbri.be/interreg4a_gr

20
Reportons-nous à la Communauté germanophone qui a ficelé un dossier exemplaire pour son projet transfrontalier de RAVeL sur la Vennbahn et va bénéficier d'aides européennes dans le cadre du programme Euregio Meuse-Rhin.

L’autorail 4602 photographié le 23 septembre 2000 sur la voie ferrée placée par Walter Ley entre les gares de Hombourg et de Montzen. Walter Ley est co-propriétaire de cet autorail avec l’association Patrimoine ferroviaire touristique (PFT).
© Michel Hanssens